

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Amt für Stadtplanung und Mobilität /
Umweltamt
Postfach 120020
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

22gse014

3. Mai 2022

Stellungnahme zum Projekt „Blaues Band“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC begrüßt das Projekt „Blaues Band“ insbesondere durch die Realisierung der östlichen Umfahrung der Galopprennbahn, der Entzerrung des Knotens Pirnaer Landstraße / Salzburger Straße / Lasalle Straße und der Steigerung der Aufenthaltsqualität durch die Offenlegung des Bachbetts. Der Lösungsvorschlag "Gläserner Kanal" klingt stadtgestalterisch sehr interessant. Im Detail ergibt sich aus unserer Sicht jedoch einiges an Optimierungsbedarf:

Knoten Seidnitzer Weg / Umfahrung der Rennbahn

Ggfs. gibt es hier eine Sichteinschränkung zwischen dem Steigungsabschnitt und der östlichen Umfahrung der Rennbahn aus beiden Richtungen. Da aus Richtung Osten kommend bei der Fahrt in den Kanal eine ca. 70°-Kurve mit Beginn eines Gefälles beschrieben wird, erwarten wir a) relativ hohe Geschwindigkeiten abbiegender Radfahrer b) ein starkes Schneiden der Kurve, welches zu Konflikten insbesondere mit aus dem Kanal kommenden Radfahrern egal welcher Fahrtrichtung führen kann. Eine Lösung könnte sein, die Anbindung des Kanals minimal in Richtung Westen zu verschwenken, sodass der Kreuzungswinkel sich 90° annähert. Auf eine möglichst gute Sichtbeziehung zwischen den einzelnen Fahrbeziehungen sollte gesondert geachtet werden. Eine Validierung dieser Sichtachsen über Building-Information-Modeling wäre wegen der Neigungsverhältnisse wünschenswert.

Anbindung der Umfahrung der Rennbahn an die Hauptstraße "An der Rennbahn"/"Breitscheidstraße"

Die Wegführung über die Georg-Marwitz-Straße sehen wir aus mehreren Gründen sehr kritisch:

1. stellt die Wegführung einen unnötigen Umweg dar. Die Akzeptanz der gedachten Wegführung erscheint deshalb zumindest fragwürdig.
2. Der Weg durch die Gartensparte ist durch den Radverkehr der Achse Winterbergstraße schon jetzt hoch belastet. Die Belastung ist jedoch vertretbar, da der Weg geradlinig und deshalb weithin einsehbar ist. Zusätzlicher Verkehr ist im bestehenden Querschnitt des Weges sehr gefährlich. Insbesondere das Ausweisen einer qualitativen Radroute würde zu besonderen Nutzungskonflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen.

3. Die enge und schlecht einsehbare Kreuzung zwischen der Winterbergstraße und der Georg-Marwitz-Straße (Winkel ca. 80-85° !) ist eine weitere Gefahrenstelle und keiner qualitativen Radroute würdig.
4. Die Anbindung der Winterbergstraße an Altdobritz ist unnötig verwinkelt geplant. Diese Winkel sind nicht notwendig und sind fahrdynamisch unsinnig.

Als Alternative schlagen wir vor, auf die Verschwenkung der Route in Richtung Westen zu verzichten und diese stattdessen geradeaus direkt auf die Kreuzung Breitscheidstraße/An der Rennbahn zu führen. Durch das Zurücksetzen der Haltelinie für Linksabbieger, ist eine direkte Fahrbeziehung aus dem Dorfkern Dobritz in den neuen Radweg möglich. Durch das Einziehen des Linksabbiegers wäre auch eine großformatige Verkehrsinsel möglich. Die Fahrbeziehung aus dem neuen Radweg in Richtung Dorfkern Dobritz sollte in diesem Zusammenhang unproblematisch sein. Eine grobe Skizze mit 3 verschiedenen Varianten liegt anbei (Anlage 1). Die Breitscheidstraße zwischen An der Rennbahn und Altdobritz ist aktuell in dieser Richtung eine Einbahnstraße. Die notwendige Freigabe dieser Einbahnstraße ist aus unserer Sicht auch im Bestand kein Problem. Im schmalsten Abschnitt (Breite der Straße 5 Meter) besteht beidseitiges Parkverbot. In dem Straßenabschnitt, wo auf der rechten Fahrbahnseite das Parken für Pkw freigegeben ist (Z286 + Z1048-10-frei), beträgt die minimale Fahrbahnbreite 5,5 Meter. Die geforderte Durchfahrtsbreite bei für den Radverkehr in der Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen mit Linienbusverkehr von 3,5 Meter ist somit erfüllt. Diese Engstelle ist ca. 25 Meter lang und von beiden Seiten durch die Beschränkung des Parkens auf Pkw gut einsehbar. Für den Fall, dass dem Busverkehr eine Priorisierung gegen den Radverkehr der Gegenrichtung eingeräumt werden soll, ist eine Vorrangregelung mittels Z208/Z308 denkbar, wobei Z208 nördlich dem Radverkehr die Wartepflicht signalisieren würde.

Brücke des Weges durch die Gartensparte

Im Vorfeld dieser Stellungnahme wurde während einer Präsentationsveranstaltung des SPA und Umweltamtes die Verbreiterung der Winterbergstraße durch die Gartensparte auf 4 Meter Radweg + 2,5 Meter Gehweg im Zuge der möglichen Realisierung der Radschnellverbindung Dresden-Pirna in Aussicht gestellt. Aus unserer Sicht sollte diese Option insbesondere bei der Planung der Brücke(n) - je nach der zu realisierenden Variante des Bachlaufes, aber auch bei der Planung des Bachbettes ihren Niederschlag finden. Der Raum für diese breite Verkehrsanlage sollte zumindest gesichert werden und die Brücke(n) für eine spätere Verbreiterung ausgelegt werden. Die Einbindung dieses möglicherweise zu realisierenden Weges in die Wegführung hin zur Ostumfahrung der Pferderennbahn erscheint aufgrund der oben genannten Gründe jedoch nicht zielführend.

Lasallestraße

Auf dem südlichen Teil der Lasallestraße sind Radfahrstreifen vorgesehen, die jedoch in der besonders relevanten Kreuzungszufahrt zur Pirnaer Landstraße fehlen. Sollte dies an der einseitigen Bushaltestelle liegen, drängt sich eine Verlegung der Haltestelle auf, um den notwendigen Platz zu schaffen. Weiterer Nutzen einer gemeinsamen Haltestelle mit der Straßenbahn wird weiter unten erläutert. Durch Beschränkung der Fahrtrichtung Norden für die Nutzung durch Linienbusse + Radverkehr würde der Ortskern Altdobritz zumindest in eine Richtung vom Durchgangs-/Schleichverkehr entlastet. Die Einordnung eines gesonderten Radfahrstreifens könnte dann unterbleiben.

Kreuzung Salzburger-/Pirnaer Land-/Lasallestraße bestandsnah (Variante 1)

Der aktuelle Kreuzungszuschnitt ist unübersichtlich. In Anbetracht der Möglichkeiten befürworten wir die Auflösung in zwei getrennte Kreuzungen, sofern die Belange des Radverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

Kreuzung Salzburger-/Pirnaer Land-/Lasallestraße Aufteilung in 2 Kreuzungen (Variante 2)

Der Versuch sämtliche Verkehrsbeziehungen beizubehalten, ohne deren Sinn zu hinterfragen und verkehrliche Fehlanreize zu beseitigen, resultiert in mannigfaltigen Problemen und Kompromissen der dann zwei Kreuzungen. Deshalb empfehlen wir nachdrücklich folgende Änderungen:

Gemeinsame Haltestelle in Richtung Osten - Die gemeinsame Haltestelle wäre für die Nutzer des ÖPNV sehr vorteilhaft und könnte an der Pirnaer Landstraße eingeordnet werden. Ein Beispiel liegt in unserer Skizze bei (Anlage 2). Ggf. ist für die Einfahrt in das Gelände Lasallestraße 1 (mit Anbindung des Gebraucht-Kfz-Handels) der Bereich der angehobenen Haltestelle auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Solche Lösungen werden in anderen Städten erfolgreich angewandt, um barrierefreie Haltestellen in die bestehende Stadt zu integrieren.

Durch das Entzerren der Fahrbeziehungen auf zwei getrennte Kreuzungsbereiche erübrigt sich die grundlegende Notwendigkeit einer Verkehrsregelung durch LSA. Zur Steigerung der Verkehrsqualität des ÖPNV könnte nur noch das Einordnen von **2 Pförtnerampeln** sinnvoll sein. Durch die Taktung der entfernten benachbarten Knoten auf der Pirnaer Landstraße ergeben sich auch jetzt schon ausreichende Lücken im Verkehrsstrom, um die Abbiegeverkehre ohne Ampelregelung durchführen zu können. (Skizze: Anlage 3)

Die geplante Radwegeführung sehen wir positiv. Die Entflechtung von dem Kfz-Verkehr sollte jedoch in dem Knoten hier nicht zu einer Benachteiligung des Radverkehrs führen und vor allem in einer **intuitiven Infrastrukturnutzung** münden. Dies ist mit der aktuellen Planung nicht gegeben. Ein aus unserer Sicht intuitiver und möglicher Lösungsvorschlag ist anbei skizziert (Anlage 4). Eine konsolidierte Skizze dieser Vorschläge liegt ebenfalls bei (Anlage 2-4).

Kreuzung Basedowstraße Radwegtrasse bei Variante 2

Durch die Entflechtung und die Möglichkeit einer intuitiven Wegeführung an der Kreuzung mit der Pirnaer Landstraße befürworten wir die Variante 2. Für einen funktions- und leistungsfähigen Abschnitt empfehlen wir die Dimensionierung als Fahrradstraße zwischen der Pirnaer Landstraße und Basedowstraße, welchen in einem weiteren Verlauf Richtung Elbe in einen Geh- und Radweg überführt wird. Zur Absicherung gegen Konflikte mit Kfz auf der Basedowstraße empfehlen wir die Bevorrechtigung dieser Fahrradstraße. Das könnte durch die Anhebung des Fahrbahnniveaus auf Gehweghöhe und einen ununterbrochenen Asphaltweg hinreichend eindeutig kenntlich gemacht werden.

Weiterer Verlauf in Richtung Tolkewitz / Laubegast (Abschnitt 2 & Anlage 13 der Informationsvorlage V1115/21)

In Anbetracht der Favourisierung der Variante 2 für Kreuzung Pirnaer Landstraße / Salzburger Straße (aus Anlage 12) drängt sich eine Anbindung der Radwegtrasse Variante 3 an dem gedachten Schnittpunkt zur Radwegtrasse Variante 1 auf, um eine gute Anbindung der neuen Verbindung zur Toeplerstraße zu schaffen. Die Radwegtrasse Variante 1 sollte trotz dessen weitergeführt werden, um eine attraktive Alternative zur Salzburger Straße zu bilden. Eine Anbindung dieser Trasse an die Salzburger Straße in Höhe der Kleingartenanlage Salzburger Straße 80 wäre wünschenswert.

Zusammenfassung

Die im Zuge der Maßnahme "Blaues Band" geplanten Abschnitte bieten verschiedene Chancen für die Stadt und die in ihr lebenden Menschen. Der ADFC befürwortet die Realisierung in Teilabschnitten und regt an, die neue Radtrasse zur Ostumfahrung der Rennbahn zeitnah umzusetzen. Diese bietet den größten Nutzen und aus unserer Sicht geringsten weiteren Planungsaufwand. Für alle beschriebenen Kritikpunkte stehen wir gern bereit, um diese konstruktiv in einer Diskussion aufzulösen.

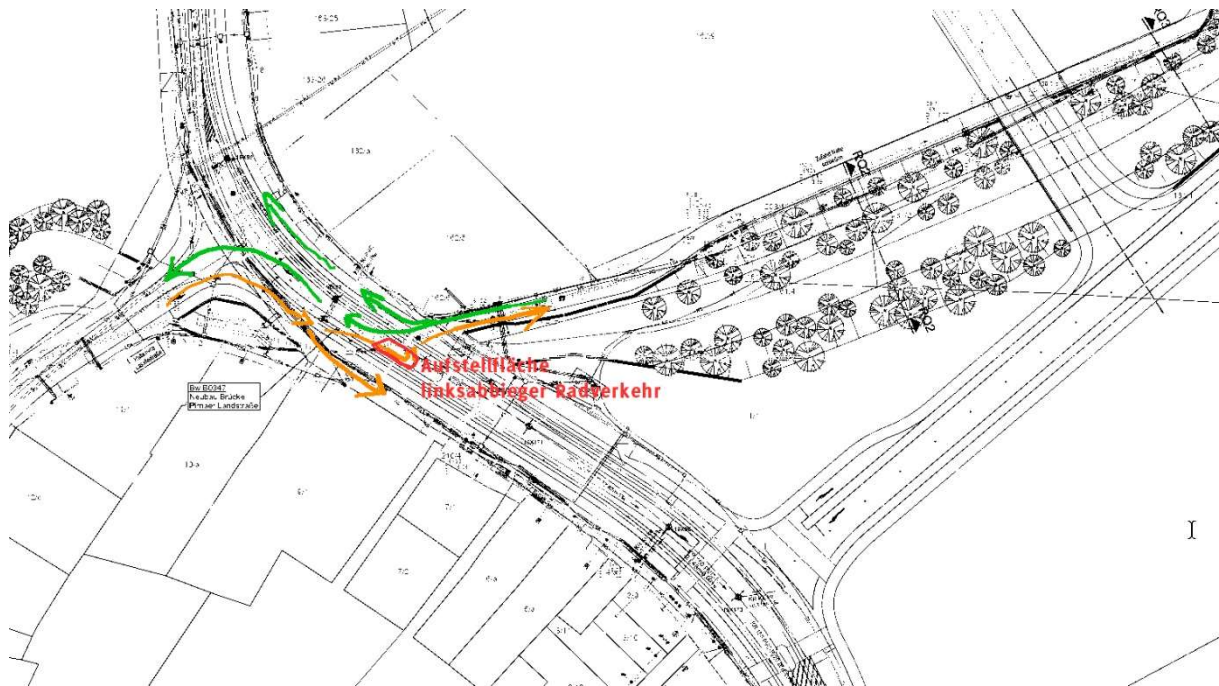
Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Gesa Dickert

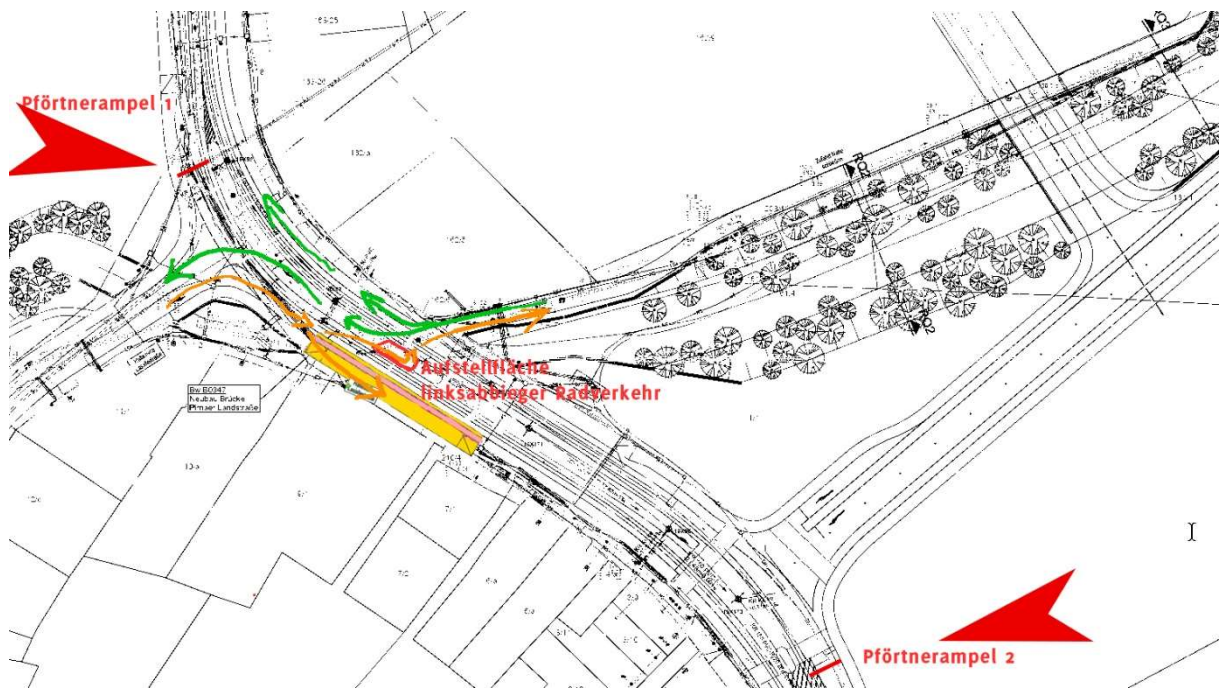


Anlage 1





Anlage 4 - Vorschlag Radfahrbeziehungen intuitiv



Anlage 2 - 4 - Vorschläge konsolidiert